Artikel auf t-online vom 18.09.2026:

Der Grund sitzt an einem Schreibtisch: Dacia-Chefin: Darum werden Autos immer teurer

Europas Automarkt schrumpft, günstige Neuwagen werden zur Ausnahme. Dacia sieht immer neue EU-Auflagen als Preistreiber und warnt davor, dass bezahlbare Mobilität schwindet.

Jahrelang galt Europa als einer der stabilsten Automärkte der Welt. Doch inzwischen liegt der Markt nach Branchenangaben rund drei Millionen Fahrzeuge unter dem Niveau von 2019. Aus Sicht von Dacia liegt ein zentraler Grund hierfür in der wachsenden Zahl europäischer Sicherheits- und Emissionsvorgaben. Die Marke, die ihr Geschäftsmodell konsequent auf günstige Autos ausgerichtet hat, sieht dadurch bezahlbare Mobilität in Europa zunehmend unter Druck. Dacia-Chefin Katrin Adt verweist im Gespräch mit dem britischen Portal "Autocar" auf einen erheblichen regulatorischen und finanziellen Aufwand: Rund 100 Vorschriften habe die Marke bereits umgesetzt, weitere 107 sollen bis zum Ende des Jahrzehnts folgen. Nach ihren Angaben fließt inzwischen ein Viertel des Forschungs- und Entwicklungsbudgets und der Ingenieurskapazitäten allein in die Erfüllung regulatorischer Vorgaben.

Der Markteinbruch in Zahlen

Adt veranschaulicht den Rückgang des europäischen Automarkts auf drastische Weise. Drei Millionen weniger verkaufte Fahrzeuge entsprächen in der industriellen Kette rechnerisch etwa:

- Produktion: 10 kompletten Automobilfabriken
- Komponenten: 12 Millionen Reifen
- Ausstattung: rund 15 Millionen Sitzen
- Peripherie: 9 Millionen Scheibenwischern

Der Kern dieser Rechnung: Wenn deutlich weniger Autos verkauft werden, betrifft das nicht nur die Fahrzeughersteller selbst, sondern die gesamte industrielle Wertschöpfungskette bis hin zu den Zulieferbetrieben. Laut Adt ist ein so tiefer Einbruch in anderen großen Weltregionen derzeit nicht zu beobachten.

Regulierung als zentraler Kostentreiber

Aus Sicht der Dacia-Führung werden Neuwagen in Europa vor allem deshalb teurer, weil kontinuierlich neue, komplexe Auflagen erfüllt werden müssen. Dazu zählen verschärfte Abgaswerte ebenso wie verpflichtende Assistenzsysteme.

Dacia-Chefin Adt fordert deshalb von der Politik mehr regulatorische Ruhe, um sich stärker auf bezahlbare Einstiegsmodelle und den Hochlauf der Elektrifizierung konzentrieren zu können.
Auch die Konzernmutter Renault hatte zuletzt für einfachere Regeln bei kleinen Elektroautos geworben. Eine eigene, einfacher regulierte Kategorie für günstige, lokal in Europa gebaute E-Autos könnte nach Einschätzung des Konzerns die Herstellungskosten bestimmter Modelle um 10 bis 15 Prozent senken.

Das Praxisbeispiel mit dem "Zauberknopf"

Wie groß die Lücke zwischen Vorschriften und Kundenalltag sein kann, zeigt ein Detail im Cockpit aktueller Dacia-Modelle. Die Marke verweist auf eine Taste neben dem Lenkrad, mit der Fahrer mehrere Warnhinweise und Assistenzfunktionen schnell deaktivieren können. Laut Adt ist genau diese Taste inzwischen eine der meistgenutzten im Auto. Offenbar halten Kunden viele der Assistenten für verzichtbar und schalten sie einfach ab. Warum muss man sie dann einbauen? Für die Managerin wirft das eine wichtige Frage auf: Entsprechen alle gesetzlich vorgeschriebenen Systeme tatsächlich dem, was Kunden im Alltag brauchen und wollen?

Regulierung ist nicht die einzige Ursache

Der Rückgang des europäischen Marktes lässt sich jedoch nicht allein mit EU-Vorgaben erklären. Auch schwache Nachfrage, höhere Produktionskosten, der wachsende Wettbewerb aus China sowie Rückstände bei Batterie- und Softwareentwicklung belasten die europäischen Hersteller.
Zugleich hat die Branche selbst zur Verteuerung beigetragen: Viele Hersteller setzten stärker auf margenstarke SUV, teure Extras und höhere Segmente, während günstige Einstiegsmodelle ausgedünnt wurden. Das Auto wurde also nicht nur durch Regulierung teurer, sondern auch durch eine bewusste Ausrichtung auf Rendite.
Wer über teure Autos spricht, sollte deshalb nicht nur über Brüssel reden. Sondern auch über die Gewinnstrategien der Hersteller.